VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury**
(nr 40)
z dnia 21 września 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 40)

21 września 2016 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posła **Grzegorza Schreibera (PiS)**, przewodniczącego Komisji oraz posła **Bogdana Rzońcy (PiS)**, zastępcy przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek dzienny:

– informacja Ministra Infrastruktury i Budownictwa na temat aktualnych problemów polskich przewoźników w wykonywaniu międzynarodowych przewozów drogowych osób i towarów – stan przewozów oraz perspektywa ich funkcjonowania,

– informacja Ministra Infrastruktury i Budownictwa na temat przestrzegania warunków bezpieczeństwa przewozów w transporcie.

– rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Marszałka Sejmu – na podstawie informacji Ministra Infrastruktury i Budownictwa – wniosku Klubu Parlamentarnego Nowoczesna o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji rządu w sprawie sytuacji związanej z planowanym od dnia 1 lipca 2016 r. rozpoczęciem stosowania przez Republikę Francuską szkodliwych dla polskiej branży transportowej przepisów dotyczących delegowania pracowników w transporcie drogowym na terytorium Francji oraz działań podjętych przez rząd w celu wstrzymania stosowania tych przepisów lub ich złagodzenia oraz form pomocy planowanych przez rząd dla polskich przewoźników, mających na celu umożliwienie poprawnego stosowania nowych przepisów”.

W posiedzeniu udział wzięli: **Jerzy Szmit** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami, **Michał Pierzchała** zastępca Głównego Inspektora Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Łukasz Twardowski** wicedyrektor Zarządu Dróg Miejskich, **Piotr Litwiński** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego wraz ze współpracownikami, **Maciej Wroński** prezes zarządu Stowarzyszenia Transport i Logistyka Polska, **Tadeusz Wilk** dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych, **Władysław Żero** prezes Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia, **Sławomir Centkowski** wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów, **Zdzisław Szczerbaciuk** prezes zarządu Polskiej Izby Gospodarczej Transportu Samochodowego i Spedycji.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Misiak** i **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Rozpoczniemy posiedzenie Komisji. Szanowni państwo otwieram posiedzenie Komisji. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam pana ministra Jerzego Szmita podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa wraz ze współpracownikami. Witam bardzo licznie zgromadzoną stronę społeczną. Pozwolicie państwo, że nie będę wymieniał kolejno wszystkich państwa. Będziecie państwo mieli możliwość zabrania głosu. Ci, którzy zabiorą głos, przedstawię, jako biorących udział w dyskusji.

Stwierdzam kworum. Stwierdzam przyjęcie protokołów z posiedzeń Komisji 15, 17 do 24, 26 do 28, 30 do 34 oraz 36 i 37, wobec brak wniesienia do nich zastrzeżeń.

Przechodzimy do porządku dzisiejszych obrad. Zgodnie z nim będą to trzy punkty. Jest to informacja ministra infrastruktury i budownictwa na temat aktualnych problemów polskich przewoźników w wykonywaniu międzynarodowych przewozów drogowych osób i towarów. Drugi punkt to informacja ministra infrastruktury i budownictwa na temat przestrzegania warunków bezpieczeństwa przewozów w transporcie. Wreszcie punkt trzeci to rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Marszałka Sejmu – na podstawie informacji ministra infrastruktury i budownictwa – wniosku Klubu Parlamentarnego Nowoczesna o przedstawienie na posiedzeniu Sejmu „Informacji rządu w sprawie sytuacji związanej z planowanym od dnia 1 lipca 2016 r. rozpoczęciem stosowania przez Republikę Francuską szkodliwych dla polskiej branży transportowej przepisów dotyczących delegowania pracowników w transporcie drogowym na terytorium Francji”. Czy zgłaszają państwo uwagi do porządku? Pan poseł Suchoń. Bardzo proszę panie pośle.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję bardzo panie przewodniczący. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, szanowni goście, ktoś mógłby uznać, że ten wniosek jest bezprzedmiotowy. Na dzisiaj on utracił swoją ważność, ale żeby mieli państwo pełną świadomość, Klub Poselski Nowoczesna wniósł ten wniosek o informację w czerwcu i od czerwca ten wniosek czekał na realizację. Gdyby ktoś się dziwił, to takie jest wytłumaczenie, dlaczego dopiero dzisiaj o tym mówimy od 1 lipca. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję panie pośle. Myślę, że temat jest w dalszym ciągu aktualny. Warto dzisiaj rozmawiać o tym na posiedzeniu Komisji.

Jeżeli nie ma wniosków do porządku obrad to stwierdzam, że przyjęliśmy porządek dzienny. Przystępujemy do jego realizacji. W pierwszej kolejności oddaję głos panu ministrowi. Proszę pana ministra Jerzego Szmita o przedstawienie informacji łącznie do punktu pierwszego i drugiego. Proszę bardzo panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, postaram się możliwie skrótowo przedstawić informację na zadany temat. Informuję, że będę musiał w miarę szybko przejść do innych obowiązków, ale pozostaną dyrektorzy i współpracownicy. Będą mogli kontynuować dalszą dyskusję na ten temat.

Czy można panie przewodniczący?

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Oddałem panu głos. Oczywiście informacja, którą pan przekazał nie ucieszyła nas, że ten czas będzie krótszy niż dłuższy, w którym zostanie pan wśród nas.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, zacznę od Federacji Rosyjskiej. W dniu 15 kwietnia tego roku udało się wynegocjować kontyngent zezwoleń ze stroną rosyjską. Trzeba było aż pięciu spotkań, aby można było zawrzeć takie porozumienie. Na ten rok polska strona otrzymała 190 tys. zezwoleń, w tym 150 tys. zezwoleń na przewozy dwustronne i tranzytowe, 40 specjalnych zezwoleń na przewozy z krajów trzecich. Stronie rosyjskiej również przekazano 190 tys. zezwoleń. Na przewozy dwustronne jest 180 tys., a 10 tys. to zezwolenia na przewozy do i z krajów trzecich. Dzisiaj jesteśmy w przededniu rozmów z Federacją Rosyjską na temat kontyngentu na 2017 r. Rozmowy odbędą się 28 i 29 września w Petersburgu. Problem, który wyłania się to niestety znaczący spadek przewozów ze strony polskiej, ale także ze strony rosyjskiej, jest to obserwowane. Jest to związane ze zmniejszeniem obrotów dwustronnych. Problem, który musimy wyjaśnić ze stroną rosyjską, to mimo, że została uzupełniona instrukcja, która klasyfikuje przewozy dwustronne, czy z krajów trzecich, strona rosyjska nie podpisała protokołu. W związku z tym, on nie obowiązuje.

Pierwszym punktem naszych rozmów będzie doprowadzenie do podpisania tego protokołu. Jeżeli nie uda się to, dalsze rozmowy będą bardzo trudne. Tak naprawdę nie

będą miały merytorycznego uzasadnienia, jeśli nie uzgodnimy zasadniczych warunków przejazdów. Ten problem pojawił się w poprzednich rozmowach. Trwało to długo. Natomiast mam nadzieję, że teraz szybciej dojdzie do porozumienia i bez innych problemów nasi przewoźnicy będą mogli prowadzić przejazdy. Obecne zezwolenia są ważne do końca stycznia przyszłego roku.

Jeżeli chodzi o Kazachstan, w ubiegłym tygodniu byliśmy na spotkaniu w mieście Ałmaty. Udało się nam uzgodnić bardzo oczekiwane zwiększenie kontyngentu na zezwolenia w tym roku o jedną trzecią. Jeżeli chodzi o przyszły rok, będziemy rozmawiać. Do początku grudnia jesteśmy umówieni na Komisję mieszaną w Polsce. Strona kazachska zobowiązała się do wprowadzenia stosownych zmian w swoim prawie wewnętrznym dotyczącym prowadzenia przewozów międzynarodowych. Tak, aby problemy, które pojawiają się w relacjach przewozowych Polska – Kazachstan zostały zlikwidowane. Sądząc po nastroju rozmów i otwartości strony kazachskiej myślę, że dogadamy się i będziemy mogli prowadzić przewozy w przyszłym roku.

Jeżeli chodzi o Białoruś, to 15 i 16 marca tego roku w Warszawie odbyło się posiedzenie Polsko-Białoruskiej Komisji Mieszanej. Uzgodniliśmy zwiększenie parytetu zezwoleń. On jest w tej chwili wystarczający dla obu stron. Udało się nam uzgodnić, że nie będą pobierane opłaty od zezwoleń. W ubiegłych latach była taka praktyka, że był pewien limit zezwoleń, które były bezpłatne dla polskich przewoźników. Dodatkowe zezwolenia były płatne. Ze stroną białoruską udało się to uzgodnić, że nie będzie dodatkowych kosztów dla polskich przewoźników od przyszłego roku.

Jeżeli chodzi o Ukrainę, to jest wymiana zezwoleń na poziomie 200 tys. Polscy i ukraińscy przewoźnicy nie zgłosili potrzeby zwiększenia. Jeżeli taka potrzeba zostanie zgłoszona, to myślę, że porozumiemy się.

Jeżeli chodzi o inne kraje z kierunku wschodniego, jak Gruzja, Azerbejdżan, Uzbekistan, to tam, gdzie przewoźnicy zgłaszają takie potrzeby zgłosiliśmy się do tych państw o zwiększenie kontyngentów. Mamy pewien problem z Turcją, która prowadzi protekcjonistyczną politykę. Widzimy zwiększoną obecność tureckich przewoźników na polskich drogach.

Jeżeli chodzi o problem płacy minimalnej w Unii Europejskiej, to jest jeden z problemów, które niewątpliwie istnieją. Niemcy i Francja wprowadziły obowiązek MiLoG. Jak na razie przewoźnicy nie zgłaszają problemów z tym związanych. Te niedogodności nie są na razie odczuwalne. Będę starał się mówić ogólnie, bo wiem, że każde słowo ma znaczenie w ramach międzynarodowych relacji.

Sytuacja w Calais jest wyjątkowa. To, co dzieje się na przejściach granicznych i promowych oraz wjeździe do tunelu do Wielkiej Brytanii. Jest to ogromny problem. Godzinę temu skończyło się spotkanie z przedstawicielami przedsiębiorców w tej sprawie. Ustaliśmy plan działania. W piątek odbędzie się wizyta polskiego konsulatu we Francji, jak i naszego ministerstwa oraz przedstawicieli inspektora transportu drogowego na miejscu w Calais, aby sytuację ocenić, abyśmy mogli wskazać tworzące się problemy. Ważne, że będziemy mogli pokazać, co dalej z tymi trudnościami zrobić.

Jednocześnie informuję, że pan minister Andrzej Adamczyk jeszcze w tym tygodniu wystąpi do Ambasady Francuskiej w Warszawie, ale także do ministra transportu Republiki Francuskiej oraz ministrów transportu innych krajów UE, w szczególności tych, które są zainteresowane, a ich obywatele cierpią i są poddawani różnym dolegliwościom, aby wspólnie wystąpić do rządu Republiki Francuskiej oraz do Komisji Europejskiej. Chcemy, żeby sprawa miała właściwy wymiar. Dzisiaj mamy sytuację taką, że na Wysypy Brytyjskie w ciągu roku wjeżdża ok. 4 tys. ciężarówek, przepraszam 4000 tys. Szacunkowo polskich ciężarówek wjeżdża do Wielkiej Brytanii ok. 2,5 tys. dziennie. Jest to ogromna skala problemu. Będziemy to wspólnie rozwiązywać. Na dzisiejszym spotkaniu prosiliśmy przedstawicieli przedsiębiorców i samych przedsiębiorców, aby dokumentować te wszystkie fakty. Będziemy starali się wpływać przez Izbę Ubezpieczycieli na inne redagowanie warunków ubezpieczeń. Jest to problem. Myślę, że o tych szczegółach będą państwo mówili.

Wspomnę trochę więcej odnośnie do pkt 3, czyli wprowadzenia przez Republikę Francuską tzw. ustawy Loi Macrona. Powtórzę to, co mówiłem przy punkcie pierwszym.

Dzisiaj nie mamy sygnałów o negatywnych skutkach wejścia w życie tej ustawy. Nie ma sytuacji, w których dolegliwości byłyby odczuwalne. Niemniej jednak monitorujemy to stale. Występowaliśmy na różnych forach i formatach, czy to europejskich, czy międzynarodowej współpracy transportowej, aby złe prawo, które fragmentuje rynek Unii Europejskiej zostało zniesione. Jeżeli można, to wszystko.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję. Panie ministrze, rozumiem, że jeszcze pan nas nie opuszcza? Będzie interesowało mnie stanowisko do pkt 3 odnośnie do samego tematu. Chodzi o przedstawienie tego zagadnienia na forum Sejmu, bo taki jest punkt, który będziemy rozpatrywać w pkt 3. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, rozpatrujemy to na posiedzeniu Komisji. Niewiele więcej można dodać, oprócz tego, co powiedziałem. Prawo zostało wprowadzone. Nasi przedsiębiorcy nie odczuwają jeszcze negatywnych skutków. Można powiedzieć, co będzie, jak będą odczuwali? Będziemy robili wszystko, żeby te skutki nie były odczuwalne. Na ile jest możliwe wpływanie na ustawodawstwo innego państwa w Unii Europejskiej, będziemy to czynili. Dzisiaj nie można wiele powiedzieć oprócz dywagowania, co byłoby, gdyby było. Pewnie będzie taki wniosek, żeby trafiło to na posiedzenie plenarne Sejmu. Czy to jest właściwy przedmiot do dyskusji, kiedy merytorycznie nie ma przedmiotu dyskusji?

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Rozumiem, że jest to pytanie retoryczne i odpowiedź brzmi?

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Będę przeciwny. Zwracam się do Wysokiej Komisji o głosowanie przeciwko temu wnioskowi i umieszczenia tego na plenarnym posiedzeniu Sejmu.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

W ten sposób pan minister rozszerzył pole naszej dyskusji o pkt 3. Myślę, że do pkt 3 będziemy musieli podejść oddzielnie wysłuchawszy posła wnioskodawcy. W tym momencie mamy dyskusję nad pierwszym i drugim punktem zgodnie z porządkiem obrad. Proszę zapisywać się do głosu. Osoby spośród gości proszę, aby przedstawiły się przed zabraniem głosu. Odnotowuję zgłoszenie dwóch panów. Trzy głosy panów.

Najpierw zapytam posłów. Pan poseł Suchoń. Panie pośle, proszę bardzo. To nie chodzi o pkt 3? W pierwszych dwóch punktach.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Tak. Panie ministrze, Wysoka Komisjo, pytań jest wiele i wszystkie mają dość obszerny charakter. Informacja, którą przedstawił pan minister, dotyczy stanu na dzisiaj i w zasadzie krótkiej perspektywy. Natomiast, idąc po kolei, Francja i Niemcy to pewien objaw szerszej choroby, która dotyczy całej Unii Europejskiej. Stanąłbym na stanowisku, że ministerstwo powinno prowadzić analizy, w którym kierunku może to iść i jak sytuacja naszych przewoźników na terenie wspólnoty może się pogorszyć oraz przed jakimi mogą stanąć wyzwaniami. Należy odpowiednio wcześnie przeprowadzić te prace, aby przygotować nasze państwo na te problemy. Przypomnę, że branża transportowa wytwarza nawet do 10% PKB. Trudno przejść obok tego obojętnie. Pomijając istotny fakt, że obsługujemy ok. 25% przewozów na terenie UE. Myślę, że jest to szeroki temat.

Chciałem prosić o ocenę ze strony ministerstwa perspektywy funkcjonowania przewoźników na rynku europejskim. Chodzi o średniookresową ocenę. Po pierwsze, w kontekście odrzucenia „żółtej kartki", co miało miejsce w lipcu w sprawie dyrektywy o pracownikach delegowanych, ale także w kontekście braku stanowiska Komisji na temat MiLoG oraz problemów francuskich i pojawiających się w innych państwach pomysłów na uregulowanie tych przepisów.

Po drugie, prosiłbym o szerszą i dłuższą perspektywę, czyli średniookresową na temat funkcjonowania przewoźników na rynku rosyjskim w kontekście problemów z interpretacją przepisów, corocznych problemów w negocjacjach dotyczących pozwoleń. Jak mini-

sterstwo ocenia to w dłuższej perspektywie? Jest tam problem z rodzajami pozwoleń. Czy ministerstwo widzi inne rozwiązania, niż są teraz? Nie rozmawiamy o tym, co jest teraz, tylko o szerszej perspektywie. Wydaje mi się, że trzeba tak oceniać.

Kolejna rzecz. Pan minister nic nie mówił na temat otwierania nowych rynków. Prosiłbym, aby pan minister był uprzejmy przedstawić informację w tej materii. Chodzi o bardziej konkretną informację jakie są plany? Wiem, że ministerstwo prowadzi takie plany, ale jakie są kolejne plany i gdzie zamierzamy kolokwialnie mówiąc uderzyć?

Kolejny problem, o którym chciałbym usłyszeć od pana ministra informację, to kontrola wykonywania przewozów przez przewoźników spoza wspólnoty na terenie Polski. Nie od dzisiaj wiemy, że kontrola zezwoleń, czy zwykłych przepisów… Mamy informacje o bezpieczeństwie wykonywania przewozów. Pan minister nic o tym nie powiedział. Problemy, o których mówię stanowią ewidentnie utrudnienie dla naszych przewoźników w zakresie uczciwej konkurencji. Dlatego proszę pana ministra o informację dotyczącą perspektywy w zakresie możliwości kontroli pozwoleń na wykonywanie transportu, np. przez policję lub inne służby, które mogłyby to po prostu robić w ramach swoich codziennych czynności.

Proszę także o informację dotyczącą egzekwowania prawa na granicach strefy Schengen, czyli np. opłacania mandatów itd. Nasi przewoźnicy są rygorystycznie traktowani zarówno w Schengen, ale także w państwach spoza wspólnoty. U nas też są rygorystycznie traktowani, a na tych, którzy do nas przyjeżdżają, brakuje spojrzenia, że to ma znaczenie dla bezpieczeństwa.

Kolejna sprawa. Czy ministerstwo w najbliższym czasie planuje wydanie regulacji, które spowodowałyby obniżenie obciążeń biurokratycznych lub zmniejszenie ich dolegliwości? Jako przykład podam zaświadczenie CFR-1, na które czeka się tydzień albo Certyfikat FRC, który wydają tylko dwie jednostki w Polsce. Czy ministerstwo planuje jakieś zmiany? Czy myśli o tym, żeby ulżyć branży transportowej?

Prosimy również o przedstawienie stanowiska ministerstwa w zakresie kształcenia kierowców. Dla państwa niecierpliwych informacja, że powoli zmierzam do końca. Jest to ważna sprawa. Jak wiemy w Polsce brakuje kierowców. Rocznie wydaje się kilkadziesiąt tysięcy świadectw kierowców dla obcokrajowców. W tym roku, pewnie państwo nie wiedzą, ale do końca czerwca wydano ok. 21 tys. takich pozwoleń dla Białorusinów, czy Ukraińców. Do końca sierpnia było 27 tys., a do końca czerwca 21 tys. To pokazuje, że na rynku jest luka i edukacja naszych kierowców opiera się tylko i wyłącznie o urzędy pracy, skąd wychodzi człowiek z papierem, ale bez umiejętności. To nie do końca odpowiada potrzebom rynku pracy. To nie jest tajemnicą, że nie widać entuzjazmu resortu edukacji do prowadzenia klas o profilu kierowca-mechanik. Jeżeli już, tak jest teraz, ci ludzie kończą z kat. B. Co prawda z kursem kwalifikacyjnym, ale kończąc szkołę zawodową powinni mieć praktykę w jakimś zakresie na samochodach ciężarowych i normalnie w transporcie. Jeżeli mają prawo jazdy kat. B, to wiadomo, że nie będą mieć praktycznego doświadczenia. Kształcenie takich kierowców jest po prostu kuriozalne.

Pytanie do ministerstwa. Czy nie warto przypisać kompetencji kształcenia kierowców ministerstwu właściwemu ds. transportu, aby za to było odpowiedzialne ministerstwo ds. transportu? Może przestawić mocną ocenę, ale odsuwamy resort edukacji, który jest oderwany od rzeczywistości do ważnej dla branży sprawy.

Jeszcze dwie sprawy, pytania. Jest wielu kierowców pozyskanych z terenów Ukrainy i Białorusi. Część z nich musi zdać egzamin. Jest problem z testami w języku białoruskim, czy ukraińskim lub rosyjskim. Wydaje mi się, że raczej powinien być to język białoruski i ukraiński. Czy ministerstwo myśli w jakiejś perspektywie o tym, aby można było zdawać testy w językach obcych?

Mam pytanie do przedstawicieli ministerstwa, czy ministerstwo oczekuje przepracowania jakiegoś tematu od Komisji, choćby dezyderatu, jakiegoś obszaru, w którym ministerstwo uważa, że Komisja powinna się tym zająć? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo za niezwykle obszerne wyłożenie sprawy. W następnej kolejności poproszę pana posła Piotra Króla. Bardzo proszę panie pośle.

Poseł Piotr Król (PiS):

Dziękuję. Pana ministra nie ma, ale na ręce jego współpracowników chciałem przekazać gratulacje. Mój przedmówca poruszył kilka wątków. W mojej ocenie to, co udało się mu wynegocjować za naszą wschodnią granicą, uważam to za sukces. Pamiętam obrady Komisji pod koniec zeszłej kadencji. Wtedy nie było wielu optymistów na posiedzeniach. Myślę, że zrobiliśmy w tym zakresie znaczący krok do przodu. Chciałem powiedzieć o jednym istotnym wątku. Jest to na granicy transportu międzynarodowego i tego, co dotyka naszych przewoźników, a jednocześnie ma odzwierciedlenie w tym, co dzieje się w Polsce. Otóż, chcę przypomnieć, że kary dla kierowców są do 2 tys. zł niezależnie od stwierdzonych naruszeń podczas kontroli. Chciałbym powiedzieć, jak się to ma do stosowanych praktyk przez inne kraje.

Warto podkreślić, że Polska, czy polscy przewoźnicy osiągnęli status w Europie Zachodniej nie ze względu na to, że unikali pracy, ale że robili to za relatywnie konkurencyjne pieniądze. Stąd w mojej ocenie nieuczciwa praktyka Francji i Niemiec poprzez wprowadzenie przepisów, które są wymierzone w lidera tego rynku, czyli w Polskę, aby wypychać nas metodami administracyjnymi z rynku. Trzeba o tym szczerze i brutalnie powiedzieć. Mówię o tym, ponieważ w mojej ocenie polski rynek transportowy oparty jest w większości na uczciwych przedsiębiorcach. Dla nich problemem są decyzje zewnętrzne, jak decyzje administracyjne we Francji i Niemczech. Jest również konkurencja, która niejednokrotnie działa poza prawem.

Dlaczego zacząłem mówić o tych 2 tys. zł kary. Chcę powiedzieć o jednym szczegółowym elemencie, który powoduje zagrożenie na drodze. Jest to stosowanie wyłącznika tachografu. Chcę przypomnieć, że stosowanie wyłącznika tachografu przez kierowcę powoduje fałszowanie odczytów czasu pracy. Na tej sali nikomu nie trzeba tłumaczyć, bo z punktu widzenia elektroniki samochodu, ten samochód teoretycznie stoi, pomimo że jedzie. Efekt tego jest taki, że wyłączony jest system ABS oraz ASR, czyli kierowca czterdziestotonowego pojazdu jest pozbawiony systemów, które powinny wspierać jego pracę. Dlaczego o tym mówię? Zastosowanie wyłączników tachografów na terenie innych krajów UE, gdy stwierdzą to służby kontrole, to są bardzo wysokie kary, zarówno dla kierowców i dla przedsiębiorców. Najsurowsze kary są we Francji i Hiszpanii. Kary we Francji mogą wynosić od 4,5 tys. euro do 30 tys. euro. Sądy orzekają także zatrzymanie pojazdu do jednego roku. W przypadku stwierdzenia przez służby francuskie, że przedsiębiorca ponosi winę stosuje się nawet karę więzienia. Są to niezwykle rzadkie przypadki, ale pokazuje pewną dysproporcję. Nie ukrywam, że zostałem poproszony przez rzetelnych i uczciwych przewoźników, którzy dostrzegają ten problem o poruszenie tej sprawy. Część firm, które sprzedają ciężarówki w Polsce oferują wmontowanie tego systemu przy zakupie auta. To pokazuje, jaką patologię osiągnęliśmy. Krótko mówiąc oferuje się pojazd, który z definicji łamie polskie prawo. To w dużej mierze uderza w uczciwych przedsiębiorców i transportowców, na których oparty jest nasz rynek. To powoduje, że to, co dzieje się na rynku jest realnie zakłócone. Jak przedsiębiorca, który przestrzega ustawy o czasie pracy kierowców ma konkurować z samochodem, który jedzie po drodze, a w myśl urządzeń, które są w samochodzie stoi.

Mówię o tym, bo mam dwa pytania do pana ministra. Czy obecnie są w Polsce uwarunkowania prawne, które pozwalałyby kontrolować dilerów i tych, którzy sprzedają pojazdy? Mnie też wydaje się, że nie. Widzę, że koledzy kiwają głowami, ale mam nadzieję, że popierają to, o czym mówię. W mojej ocenie jest to szczyt patologii. Jeżeli diler samochodowy oferuje samochód, który z definicji łamie polskie prawo, to jeżeli nie mamy takiego mechanizmu, należy zastanowić się, abyśmy go posiadali. To jest pierwsza rzecz.

Myślę, że uczciwi przedsiębiorcy mnie zrozumieją. W mojej ocenie maksymalna kara 2 tys. zł i jeżeli tego typu urządzenie jest zamontowane w samochodzie, to w mojej ocenie się po prostu opłaca. Zrobienie jednego frachtu po Polsce niweluje karę. To jest kara dla kierowcy, ale to pokazuje, że gdyby to nie opłacało się, nie byłoby stosowane. Chciałem poruszyć te dwa wątki, bo w mojej ocenie jedno to jest to, co robi się administracyjnie wobec polskiego rynku transportowego poza granicami kraju, a drugie jest to, co dzieje się w Polsce i jak to oddziałuje na przedsiębiorców.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję panie pośle. Rzeczywiście obaj panowie posłowie podnieśliście kwestię bezpieczeństwa i za to wam dziękuję. Tej kwestii trochę zabrakło mi w wystąpieniu pana ministra, pomimo że taki punkt umieściliśmy w porządku naszego posiedzenia. Liczę na to, że pan dyrektor poświęci czas w swojej wypowiedzi szczególnie tym kwestiom. Do tej puli pytań zgłosiły się trzy osoby ze strony społecznej. Proszę bardzo.

Prezes Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia Władysław Żero:

Szanowni państwo…

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Proszę o przedstawienie się.

Prezes SPP Władysław Żero:

Prezes Stowarzyszenia Przewoźników Podlasia z Białegostoku Władysław Żero. Pan poseł wspomniał o sprawach bezpieczeństwa ruchu. Reprezentuję podlaskie. Na drodze S8 praktycznie nie ma dnia, żeby nie było wypadku śmiertelnego z udziałem ciężarówek lub osobówek. Na słynnej obwodnicy Augustowa zrobiono drogę 2+1. Nie wiem, kto tak planuje drogi. Na tej drodze każdego dnia był wypadek. Przez Suwałki przejeżdża 8 tys. ciężarówek dziennie. Można policzyć sobie jak to wygląda. Do czego zmierzam? Polscy przewoźnicy tyle lat rozbudowywali ten rynek. Po wejściu do Unii Europejskiej w 2004 r. rozbudowaliśmy to wszystko. Prowadzę firmę 30 lat. Czy nie możemy doczekać się, żeby państwo przygotowało nam normalne przepisy dla kierowców, które określałyby co ma robić pracodawca, ile płacić za drogi?

Panowie, dzisiaj to wstyd, że żyjemy w takiej Polsce. Dzisiaj przejeżdżający przez Polskę obywatel Rosji, Białorusi, Kazachstanu, nie ma możliwości monitoringu, co i kiedy wwozi na teren naszego kraju. Nawet nie kasuje się zezwoleń. Łapiemy na chybił trafił. Mówiliśmy parę razy głośno i wyraźnie, czy nie stać nas, aby zrobić system. Mamy obwodnice i wszystko ładnie rozprowadzone. Jestem z podlaskiego. U nas nie ma płatnej drogi. Miała być płatna, ale do tej pory nie ma. Wjeżdżając od strony Litwy płatne odcinki są na obwodnicy Augustowa i Zambrowa. Kierowcy z innych krajów w Ostrowi zjeżdżają na Ciechanów, wyjeżdżają za Kutnem i nic nie płacą. Nie widzicie tych problemów. Mówię o tym od kilku lat.

Druga sprawa, która nas bulwersuje. Są to słynne radary i Inspekcja Ruchu Drogowego. Nie wiem, kto to obsługuje i czy przejęła to policja. Jeżeli chodzi o przekroczenia i zdjęcia z fotoradarów, to Rosjanie i Białorusini śmieją się. Byłem ostatnio na Białorusi, bo te środowiska nas zapraszają. My nie potrafimy wprowadzić do systemu informacji, że np. Rosjanin narobił jakieś krzywdy, czy wypadków. Potrafią nawet w skrzyniach ludzi przewozić. W piątek będzie święto celnika i będzie to omawiane. Będę na tym spotkaniu. Nie mamy systemu, w którym wprowadzone są wszystkie przekroczenia i fotoradary. Możliwie to np. za rok, że będziemy mieli informację, że dana firma narozrabiała, coś przemyca. Teraz wszystkie fotoradary idą do kosza, a my Polacy płacimy. Jak to jest? Do czego doprowadziliśmy ten kraj?

Następna sprawa. Inspekcja Transportu Drogowego powstała, żeby chronić polski rynek. Dzisiaj jak popatrzymy na te wszystkie służby: policja, służba celna, urząd skarbowy, Inspekcja Transportu Drogowego, wszystkie kontrolują czas pracy. Mało tego. Mają narzucone godziny czasu pracy kierowców. Jeśli nowa władza ma możliwość pomocy nam, to nam nie trzeba przeszkadzać. Koledzy będą jeszcze o tym mówić. Reprezentuję podlaskie i widzą państwo w telewizji, ile jest wypadków. Dziennie jeździ 8 tys. ciężarówek. Inspekcja pracuje od godz. 8.00 do godz. 16.00. Co się dzieje w nocy? Ustawi się w kolejce siedem i osiem ciężarówek z Litwy po 16.00 godzinie. Gdzie inspektor ma zaprowadzić je do kontroli? W Suwałkach, Augustowie? Nie ma możliwości skontrolowania i zatrzymania. Mówi o tym całe moje środowisko. Pracujemy nad tym. Powstało forum przy wojewodzie. Ostatnio było spotkanie w Suwałkach. Zostało przekazane pismo wojewodzie o niebezpieczeństwach dla pani premier. Droga S8 to korytarz tranzytowy. Jest tutaj potrzeba wszystkich partii i zainteresowanych osób. My robimy to dobrze i jesteśmy w tym dobrzy. Chcemy, żebyście państwo wzięli to pod uwagę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę bardzo.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Transport i Logistyka Polska Maciej Wroński:

Maciej Wroński, Transport i Logistyka Polska…

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Przepraszam, ale nie udzieliłem panu głosu. Pokazałem ręką, ale niestety nie znam pana. Pan, który jest czwarty w kolejności, a później pana poproszę o głos.

Dyrektor Departamentu Transportu Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych Tadeusz Wilk:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, szanowni państwo, pan minister…

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Proszę się przedstawić.

Dyrektor departamentu TZMPD Tadeusz Wilk:

Zrzeszenia Międzynarodowych Przewoźników Drogowych w Polsce – Tadeusz Wilk. Pan minister wskazał na ważne problemy, które mamy w polskim transporcie drogowym. Jeżeli państwo pozwolą, chciałbym zacząć od tego, że nasz transport drogowy jest w tej chwili dominujący w Europie. Robimy ok. jednej czwartej pracy przewozowej w całej Europie. Od momentu wejścia do UE zwiększyliśmy swój potencjał z 9 tys. firm do ponad 32 tys. Zwiększyliśmy swój potencjał, jeżeli chodzi o pojazdy z czterdziestu kilku tys. do prawie 200 tys. To zwiększenie powoduje, że inne kraje, które z nami konkurują patrzą na to niechętnie. Podejmują działania, które mają nas w jakimś sensie ograniczać. To, o czym powiedział pan minister jest oczywiste i słuszne. Problemów w transporcie drogowym jest znacznie więcej. Chcę zwrócić uwagę na niektóre z nich.

MiLoG, Loi Marcon i inne rzeczy, to po prostu protekcjonizm krajów starej Unii i nie tylko są to kwestie minimalnego wynagrodzenia, które te kraje wprowadzają. Wydaje się nam, że gdyby Komisja Europejska w odpowiednim momencie zareagowała na to, co zrobili Niemcy, czyli wprowadzenie MiLoG-u, to inne kraje nie zrobiłyby tego. Komisja Europejska nie podjęła zdecydowanych działań, poszli za tym Francuzi, Austria, Norwegowie, a teraz Włosi. Zrobił się z tego poważny problem.

To nie był początek tej sprawy, bo wcześniej Belgia i Francja wprowadziły zakaz noclegów w kabinie. Wszędzie na świecie, kierowcy w przewozach międzynarodowych korzystają z kabin. Tym bardziej, że nie ma parkingów, które są połączone z hotelami i gdzie można przenocować. Kupujemy świadomie samochody wysokiej klasy, gdzie są wysokiej klasy sypialne kabiny, aby można było tam spędzić nocleg. Belgia i Francja wprowadziły przepisy, które zakazują tego noclegu. To też jest protekcjonizm. Mówiąc o protekcjonizmie krajów starej Unii, musimy mówić o protekcjonizmie państw spoza Unii. Pertraktacja dotycząca liczby zezwoleń na przewozy międzynarodowe, o których wspomniał pan minister, czyli Rosja i kraje trzecie, to jest nic innego jak protekcjonizm. Te kraje ograniczają nam możliwości przewozowe. Mamy takie możliwość przewozowe i realizujemy to znakomicie. W związku z tym, te kraje utrudniają nam możliwość zdobycia kolejnych zezwoleń, aby można było robić takie przewozy.

Dlaczego o tym mówię? Wydaje mi się oraz moim kolegom, że działania, które podejmujemy jako kraj w stosunku do państw, które podjęły takie działania, jak te dotyczące zezwoleń i minimalnego wynagrodzenia, że są one nieadekwatne. Może powinniśmy bardziej zdecydowanie reagować jako Polska w tych przypadkach i nie godzić się na pewne rzeczy. Skoro my wam, to też jesteśmy w stanie to zrobić komuś innemu. Nie wiem, jaka mogłaby być reakcja, że Niemcy wprowadzili minimalne wynagrodzenie. Proszę państwa, w Polsce jest dużo niemieckiego kapitału. Są wielkie sieci handlowe, gdzie pracownicy nie zarabiają według minimalnego wynagrodzenia niemieckiego. Znaleźlibyśmy jakieś możliwość. To jest pierwszy temat, który wydaje mi się, że za słabo wybrzmiał w wypowiedzi pana ministra Szmita. Aczkolwiek wybrzmiał i to nie podlega żadnej dyskusji.

Druga sprawa to kierowcy. Radykalny wzrost naszej floty spowodował zapotrzebowanie na nich. Generalnie ich brakuje. Nie ma i nie było do tej pory w Polsce żadnego systemu szkolenia kierowców. Jeżeli chciałeś zostać kierowcą, to musiałeś iść do jakie-

goś ośrodka szkolenia kierowców, wyszkolić się na kategorię C, C+E, następnie zdać kwalifikację wstępną i wtedy zostałeś kierowcą. Zostałeś kierowcą teoretycznie, bo jeszcze trzeba było odbyć praktykę. Aby zrobić teoretyczną rzecz, to w mojej ocenie trzeba wydać ok. 15 tys. zł. Ile jest w Polsce ludzi, którzy chcieliby zostać kierowcami i stać ich na to, żeby wydać 15 tys. zł. Generalnie środowisko walczy o to, żeby zacząć szkolić kierowców w szkołach publicznych. W tej chwili doszliśmy do jakiegoś etapu i w tym roku zaczęło funkcjonować ok. 20 klas kierowcy-mechanika w Polsce. Problemem jest, że program szkolenia w szkołach zawodowych obejmuje tylko szkolenia na kat. B, czyli kategorię dotyczącą pojazdu osobowego.

My potrzebujemy kierowców z kat. C i E. Zdajemy sobie sprawę, że jest to kwestia wieku, ale w wielu przypadkach istnieje taka możliwość, aby przygotować kierowcę do kat. C. Jako środowisko deklarujemy możliwość robienia praktyk, bo je też gdzieś trzeba odbyć. Kierowcy, którzy skończą teorię muszą się do tego przygotować w oczywisty sposób. Chciałem powiedzieć, że w naszej ocenie i według naszych szacunków roczne zapotrzebowanie na kierowców na dzisiaj, to ok. 30 tys. osób. Jest to ciekawa rzecz. Robiliśmy sondaż w powiatowych urzędach pracy z pytaniem, czy moglibyśmy uzyskać kierowców. Powiatowe urzędy pracy nie chcą finansować szkolenia kierowców. Dlaczego nie chcą? Mówią, że w ich władaniu w Polsce jest ok. 27 tys. kierowców. Tylko jak przychodzimy po kierowców i składamy wniosek, to okazuje się, że przysyłają do firmy 20 kierowców z kat. B. Takich kierowców nie potrzebujemy, bo nie są nam do niczego potrzebni. Nie mamy takich pojazdów, którymi byśmy to realizowali.

Po drugie, jeżeli któryś ma już kat. C+E, to stwierdza, proszę pana, proszę dać mi tylko pieczątkę i pozwolić mi wrócić, bo oni potrzebują tej pieczątki. Ja już pracuję. Są to kierowcy, którzy są w urzędach pracy i powodują to, że urzędy pracy nie chcą finansować szkolenia kierowców, ale nie możemy ich przyjąć do pracy.

Mamy problemy wewnętrzne związane z naszym prawodawstwem. Chodzi o nocleg w kabinie. Kilka lat temu Sąd Najwyższy wydał orzeczenie, że kierowca za nocleg w kabinie powinien otrzymać specjalne wynagrodzenie. Podjęliśmy prace i działania w tym kierunku, aby uzyskać możliwość sprecyzowania, co to jest kabina sypialna, jak powinna wyglądać i jakie powinny być warunki, aby można było uniknąć tej sytuacji. Niestety, ale sprawy te nie zostały zamknięte, a myślę, że są ważne i trzeba do nich wrócić. One determinują również kwestię wynagrodzenia kierowców w oczywisty i jednoznaczny sposób.

Mamy kwestie, o których powinniśmy bardzo mocno mówić, dotyczące nowych rynków. Pojawiło się to w wypowiedzi pana posła Króla. W tej chwili mocno otworzył się rynek irański i Bliski Wschód. Z Iranu zdjęto embargo gospodarcze. Można z nimi pertraktować. Rozmawiamy z nimi i oczekujemy wsparcia ze strony rządu, w kwestiach takich jak dopuszczenie kierowców do wjazdu do Polski i odwrotnie. Przecież będzie to na zasadzie współpracy. Chodzi o dopuszczenie irańskich kierowców na polski rynek, czyli kwestie wizowe, bo będzie to determinowało działania strony irańskiej, które będą odpowiednie do naszych działań. Wydaje mi się, że jest to problem, o którym trzeba mocno dyskutować.

Na koniec chciałem poruszyć kwestię bezpieczeństwa przewozów, która pojawiła się w programie. Chciałbym spojrzeć na nią w trochę inny sposób. Chodzi o bezpieczeństwo ekonomiczne. Jak można mówić o bezpieczeństwie ekonomicznym przewozów i przewoźników w takiej sytuacji, kiedy zawiera się długoletnie kontrakty przewozowe i nagle jakiś kraj wprowadza swoje prawodawstwo? Wracam tu do MiLoG-u, czy Loi Marcon. Zmienia to definitywnie warunki dokonywania przewozów. Strona, z którą zawarliśmy kontrakt mówi, przecież podpisaliśmy kontrakt. O czym wy teraz mówicie? Trudno jest teraz rozmawiać. Musimy zdawać sobie sprawę, że tego typu działania nie wpływają na bezpieczeństwo ekonomiczne naszych firm. Dziękuję bardzo. To wszystko na ten moment.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę o zabranie głosu pana Litwińskiego.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Piotr Litwiński:

Dzień dobry, Ogólnopolski Związek Pracodawców Transportu Drogowego, Piotr Litwiński. Kolega przede mną wyartykułował sprawy, które nas najbardziej bolą i oczekujemy poprawy. Słuchałem kiedyś pana prezesa Kaczyńskiego i powiedział świetną myśl. Błędem nie jest to, że popełniło się błąd. Największy błąd jest wtedy, kiedy nie naprawia się tego poprzedniego błędu. Będę się tego trzymał. Jest dużo knotów w ustawie o transporcie. Te knoty trzeba pousuwać. Przyczepiamy się do jednej rzeczy, a jest mnóstwo spraw, które nas bulwersują. Jest taka sprawa, jak karanie przewoźnika za to, że na ośce napędowej miał o 200 kg więcej. DMC miał 38 ton, a jest dopuszczalne 40 ton. Ładunek był jakoś tak rozmieszczony, że na ośce miał 200 kg więcej. Też jest problem jakby wjechał na drogę 8 lub 10 tonową. Unia Europejska zdecydowała w decyzji z 2012 r., że udostępnia szlaki, ciągi komunikacyjne, gdzie można byłoby jechać z naciskiem 11,5 tony. Nie chcemy ciągów. Chcemy tego, jak jest w przyzwoitej Europie. Jeżeli kierowca jedzie i ma rozładować ładunek, a nie ma innego dojazdu, to nic się nie stanie jak kierowca pojedzie i rozładuje ten ładunek.

W Austrii jest tak, że jak pojazd wjechał na drogę 8 ton i policja zatrzymuje, a ciągle jeżdżę przez Austrię, to pytają, gdzie pan jedzie. Tu i tu. Niech pan jedzie, ale sprawdzają, czy on tam naprawdę jedzie. Wszystkie autobusy mają przekroczone 11,5 tony. Zatrzymajmy wszystkie autobusy w Polsce, bo przecież one niszczą drogę. Przy przewozie materiałów sypkich i drzewa z lasu, jeżeli DMC nie przekracza 40 ton, to odczepiamy się od osi. Natomiast karze się przewoźnika za brak pozwolenia, którego on w ogóle nie może otrzymać. Za to dostaje się karę, czyli za brak zezwolenia na przewóz nienormatywny. Nie można otrzymać zezwolenia na przewóz nienormatywny, ponieważ reguła przewozu nienormatywnego brzmi: „Przewóz nienormatywny to przewóz, który ma powiększone gabaryty zewnętrzne, ciężar, nacisk osi oraz ładunek jest niepodzielny". Jeżeli ktoś będzie chciał dostać takie zezwolenie, a ma podzielny ładunek, to nie dostanie go. Ten człowiek zapomniał, że minął drogę 11,5 tonową i wjechał na drogę 10,5 tony.

To jest możliwe tylko u nas w Polsce, że nacisk osi na drodze nie zależy od tego, jak jest zbudowana i na jaki ciężar, tylko czyja ona jest. Jeżeli jest w zarządzie wójta gminy, to ma 8 ton. Jeżeli jest w gestii dróg krajowych i autostrad, to ma 11,5 tony. Jeżeli jest to droga wojewódzka, to ma 10 ton. Zawsze podawałem przykład, jak pod Krakowem w Krzeszowicach kamieniołom postanowił oddać gminie drogę, bo za dużo płacił podatków. Chłopy wpadły w ogromną kabałę, bo nie mogą wywieźć kamienia z kamieniołomu. Zrobili sobie porządną drogę. Mają chłopy kamieniołom, to zrobili sobie drogę jak potrzeba. Nagle droga stała się gminna i ma 8 ton. Takie niuanse mamy wszędzie i to musimy zmienić.

Ktoś kiedyś mówił, że należy zmienić to, że zarządca drogi może podnieść nośność drogi. Ja w to nie wierzę. Pokażcie mi jednego wójta, który chciałby podnieść nośność swojej drogi. Mówią, jeżeli podniosę nośność, to skąd wezmę pieniądze na remontowanie drogi. To trzeba prawnie uregulować. Skoro jeżdżą autobusy, które z reguły są przeciążone, skoro jeździ przeciążony wywóz z lasu i materiałami sypkimi i nic się takiego złego nie dzieje, to zróbmy próbę. Niech inspekcja zamknie na pół roku oczy i zobaczymy, czy rozjeździmy te drogi w Polsce, czy nie. Ja daję głowę, że nic im nie będzie. Wtedy, kiedy inspekcja nie kontroluje, to wtedy wozi się nie 40, ale 60 ton materiałów sypkich. Wyjeżdżam o 4 rano i widzę, jak z mokrym piaskiem, z którego się leje jest naczepa 45m^3, która jest naładowana z czubkiem. To ile ona ma? Na naczepie ma 40 ton. Oni wtedy jadą spokojnie nocą.

Osie to bardzo duży dyskomfort dla przewoźników. Są to dojazdy do miejsc załadunku i rozładunku. Ile firm przewozowych jest na wsi? Nigdy nie chcę mówić o sobie, ale powiem. Mam firmę na wsi i nie dojadę do bazy. Mam drogę 8 ton. Na razie jeżdżę, ale lepiej, żeby inspekcja tego nie słyszała. Jak kiedyś staną, to nie wpuszczą mnie na bazę, bo jest droga 8 ton. Kiedyś pytano, po co jedziesz na bazę załadowanym autem? W kabinie nie wolno spać, hotelu nie ma, a chłop w czwartek jest w bazie, a w poniedziałek ma się rozładować. To co on ma zrobić? Gdzie on ma stanąć? Jak wjedzie do bazy, to wymienią mu żarówkę, poprawią lusterko. Przecież jest to normalna rzecz.

Druga sprawa to kabiny sypialne. Jest jeden kraj w Europie, że kierowca nie może spać w kabinie, tylko musi spać w hotelu, którego z resztą nie ma. Najlepiej zrobić przepis, niech śpi w hotelu, ale gdzie, którym, jakim? Belgia odpuściła. W Belgii można spać w kabinie, tylko nie możesz odbierać odpoczynku tygodniowego, 48 godzinnego. Możesz odbierać odpoczynek dzienny i dobowy w kabinie. Znam taki przypadek. Sprawa była w sądzie. Kierowca zaskarżył przewoźnika, że nie zapłacił mu ryczałtu na nocleg. Nie płaci się za to, że on spał w kabinie. Jest to ryczałt za nocleg. Sędzia, jak Piłat rozdarł szaty i powiedział: pogódźcie się i niech pół zapłaci. Potem podpowiedział przewodnikowi, weź go teraz zaskarż, żeby zwrócił ci pieniądze za spanie w kabinie. Ten go zaskarżył i zwrócił mu te środki za spanie w kabinie. Czy tak mamy robić? Wiem, że są kabiny, które nie nadają się do spania. Jest mała kabina. Nie ma leżanki. Nie ma ogrzewania. Rozumiem to. W takiej kabinie nie wolno spać. Czekamy 4 lata na rozporządzenie o kabinie sypialnej. Może któryś urzędnik w ministerstwie wymyśli i napisze, że kabina powinna mieć tyle metrów sześciennych w środku, łóżko musi być takie długie, szerokie i na takiej wysokość. Wtedy te kabiny będą sypialne. Sprawa będzie rozwiązana. Ktoś, kiedyś popełnił błąd, a my teraz cierpimy. Ciągniemy ten błąd i mówimy, że ktoś z poprzedniej ekipy zepsuł sprawę. Jeśli mamy iść ku dobremu, to naprawmy to.

Druga sprawa. Szanowni państwo, jeżeli już jesteśmy przy kierowcach, to ich nie ma. Kiedyś o tym mówiłem. Niektórzy nie dowierzali, ale powtarzam jeszcze raz. Szkolenie kierowców to jest jedna patologia, a egzaminowanie druga. Ani kierowca, który przystępuje do egzaminu nie jest wyszkolony, ani nie jest porządnie przeegzaminowany. Jak może egzaminować osoba, która nie umie jeździć. W urzędzie marszałkowskim rozmawiam. Mówię, Marek, czy ty wiesz, że oni nie umieją jeździć. Mówi, chłopie na kat. C to jest jeszcze małe piwo. Na motorze to 98% nie umie jeździć i też egzaminują. Moim samochodem egzaminował na C i E. Wjechał pod wiadukt i o półtora metra obniżył mi samochód. Był to egzaminator z uczniem. Mówił: tak mnie uśpił, bo tak dobrze wszystko wykonywał. Tak mu zawierzyłem. Skierował go pod wiadukt, a ten wjechał.

Proszę państwa, jak odbywa się to szkolenie? Urząd pracy ogłasza przetarg, kto zrobi to najtaniej. Można kupić taniej buty i długo w nich chodzić. Tu tak nie da rady. Ci ludzie muszą być szkoleni. Do tego najlepsze są szkoły. Jak będzie chodził przez 3 lata do szkoły i przez te lata będą mu wkładali to, coś zostanie w tej głowie. Będzie miał praktykę w warsztacie. Wejdzie do kanału i zobaczy jak wygląda oś lub tylny most, hamulec, siłownik hamulcowy, tarcze. Będzie miał świadomość, co może stać się, jak pojedzie popsutym ustrojstwem. Do tej pory najlepiej wyszkoleni kierowcy byli w tzw. szkołach PKS. Dwuletnia szkoła, która szkoliła kierowców. Ci kierowcy odchodzą właśnie na emeryturę. To byli najlepsi kierowcy, jacy mogli być.

Proszę państwa, oddajcie nam szkolenie kierowców w nasze ręce i niech każdy odczepi się od szkolenia kierowców. Sami będziemy ich szkolić. Wtedy nie będziemy mieli na kogo narzekać. Ja już trenuję 10 lat. Ręce mi opadają, bo co wyszkolę, to koledzy mi podbierają. Przechodzi, bo dają mu więcej pieniędzy. Jeden idzie do wujka, drugi do ciotki, a trzeci, bo dał mu więcej pieniędzy. Czwarty dostał wizytówkę na parkingu, żeby przyjechał to będzie zarabiał 6 tys. euro, a nie złotych. O szkolenie i przywrócenie szkół zawodowych kłócimy się 8 lat. Pani minister Zalewska mówi, że nie może, bo on nie będzie miał 18 lat jak skończy zawodówkę. Jak udowodniliśmy po długim czasie panie minister, że ma 18 lat, to ona mówi, że nie może być badany psychologicznie. Nie może, bo jest młodociany.

Pamiętam, jak w 1963 r. szedłem do technikum. Wysłali mnie do doktora i napisał, że nie ma przeciwskazań. Poszedłem do szkoły. Mówię: to jak to pani minister, na kat. B może być badany psychologicznie, a na kat. C nie może być. Jest problem. To najlepiej wszystko wycofać. Wtedy bierzemy co Bóg daje i bierzemy kat. B oraz kwalifikację wstępną. Jeżeli ktoś chce zrobić kwalifikację wstępną w szkole, to może zdawać do kat. C od 18 roku życia. Byłaby to dla nas olbrzymia pomoc, ale szkoły nie bardzo wiedziały. Znam dwie szkoły, które bardzo chciały uruchomić ten kierunek. Skończyło się tylko na programie. Podstawa programowa była załatwiona, ale programu nie miał kto napisać.

Nie wiem kto to powiedział, czy pan poseł Król, czy pan poseł, ale bardzo mi się podobało, aby szkoły przeszły pod ministerstwo. Jest to piękna sprawa. Wydaje mi się,

że tu jest rozwiązanie. Pamiętam jak chodziłem do szkoły w Nowym Sączu. Technika samochodowe w życiu nie powstałyby, gdyby nie podlegały ówczesnemu Ministerstwu Komunikacji. Jak już jestem przy szkołach, to nie jest to ważne dla narodowej gospodarki. Posłowie w tym gmachu ustalili, że kierowca może dostać odznakę wzorowego kierowcy. Było to ustalone w tym gmachu i zostało wpisane w ustawie. Minister właściwy ds. transportu miał opracować rozporządzenie. Zostało ono opracowane. Jest wzór legitymacji, wzór odznaki. Został ogłoszony przetarg. Ludzie się zgłosili i opracowali to. Na tym się skończyło. To było 4 lata temu.

W maju tamtego roku ustanowiono Międzynarodowy Dzień Kierowcy. W tamtym roku apelowaliśmy, żeby to zrobić, bo jeżeli ten człowiek jeździ tym autem, to dajmy mu od czasu do czasu jakieś wyróżnienie. To naprawdę nobilituje i każdy się cieszy, gdy coś takiego otrzyma. W czym jest problem? Dowiedziałem się, że w ministerstwie policzyli, ile odznak musieliby dać, a odznaki kosztują i zabrakło pieniędzy. Czy o to chodzi w branży, która daje 10% PKB? Szkoda wam parę gorszy na odznaczenia? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Dziękuję za bardzo wyczerpującą wypowiedź. Mamy ograniczony czas obrad. Wszystkich chciałbym dopuścić do głosu. Prośba do wszystkich, abyśmy wypowiadali się w miarę konsekwentnie. Bardzo przepraszam pana Maciej Wrońskiego, był pierwszy, ale teraz chciałem mu udzielić głosu.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Transport i Logistyka Polska Maciej Wroński:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni posłowie, szanowni państwo, może zacznę od pozytywnych spraw. Uważam, że podczas rozmowy na temat transportu międzynarodowego należy pokazać, jaka to jest branża i jak możemy być z tego dumni. Gdy w 2004 r. przystępowaliśmy do Unii Europejskiej, czyli do wspólnego obszaru, na którym jest swobodny przepływ kapitału, usług i towarów praktycznie nie mieliśmy żadnej przewagi konkurencyjnej. Byliśmy rynkiem zbytu dla towarów zachodnich. Byliśmy rynkiem dla kapitału zachodniego, który na tym skorzystał i wykupił prawie wszystkie nasze banki. Byliśmy w kategorii pewnej kolonii. Mimo wszystko w tych warunkach, przy braku jakiejkolwiek pomocy i zachęt ze strony państwa udało nam się, mówię tutaj o branży TSL, zdobyć pierwsze miejsce w Europie. Tak naprawdę nie za bardzo rozumiem, że mówi się o różnych branżach naszej gospodarki, a branża transportu drogowego, gdzieś przewija się w różnych strategiach, ale najwyżej jest to jedno zdanie. Szanowni państwo, jedynie okna, ich produkcja, ale jest to bardzo wąski segment rynku, także mają podobną pozycję. Wykonujemy 24% wszystkich międzynarodowych przewozów drogowych, co daje nam pierwsze miejsce przed Niemcami i Hiszpanią.

Jeżeli chodzi o udział w całym rynku transportowym Unii Europejskiej, a więc, jeżeli włączymy do tego krajowe przewozy, to wykonujemy 14,4% ogólnych przewozów w transporcie drogowym w Unii. Przewozy do i po Unii Europejskiej stanowią 92,4% usług transportu drogowego wykonywanych przez polski transport. To moim zdaniem wskazuje na czym powinniśmy się koncentrować. Nie mogę zgodzić się z kolegami, którzy mówią o egzotycznych rynkach. Wspominają Iran itd. Ja po prostu liczę nasze ekonomiczne korzyści i z czego mamy pieniądze oraz z czego żyjemy. Jeżeli przy okazji będziemy zdobywali inne rynki, to czemu nie. Dla przykładu podam, jak wygląda struktura naszych przewozów po Unii Europejskiej. W samym eksporcie i imporcie przewozy z Niemiec do Polski stanowią 39%, a z Polski do Niemiec 40% wszystkich przewozów drogowych. Paradoksalnie na poczytnym miejscu są Czechy. Jeżeli chodzi o przywozy z Czech, to 9,6%, a wywóz to 8,8%. Francja jest to mniej więcej 5,5% w eksporcie i imporcie. Włochy to od 5,4% do 6,5% w zależności od kierunku. Podczas, gdy w tej chwili przewozy do Rosji, nie wiem, czy stanowią ok. 3% wykonywanych przewozów przez polskich przewoźników.

Oprócz tego wykonujemy, to się w środowisku przewoźników nazywa przerzuty. Są to przewozy pomiędzy krajami w Unii Europejskiej. W przewozach pomiędzy Francją, a Niemcami 45% przewozów wykonują Niemcy, 40% wykonują Polacy, natomiast Francuzi wykonują ok. 8% tych przewozów. Jeżeli chodzi o wartości przewozów, to akurat kiedy wszedł MiLoG, opracowaliśmy pewne dane statystyczne. Powiem tak, jeżeli cho-

dzi o wielkość przewozów drogowych realizowanych do i przez terytorium Niemiec oraz dalej na terytorium Unii Europejskiej, to wartość tych przewozów stanowi 16 000 000 tys. zł. Jest to 70% wszystkich przewozów. Co najważniejsze te przewozy nie są wykonywane, aby wozić tylko powietrze. Wozimy towary i warto spojrzeć na to od strony Polski, jaki import i eksport obsługujemy. Otóż wartość towarów, które były tranzytowane przez terytorium Niemiec albo były przewożone do Niemiec, to 74 000 000 tys. euro. Zobaczcie jaka jest rola transportu drogowego i jak jest w tym momencie istotny. Nasz transport drogowy nie wygląda najlepiej, jeżeli będziemy analizowali stan ekonomiczny transportu drogowego. Mniej więcej 62% są to mikroprzedsiębiorstwa zatrudniające do 9 osób. Według danych z 2015 r. same zadłużenie według nowych kontraktów z 2016 r. (chodzi o leasingi), to było ponad 9 000 000 tys. zł. Nie mówię już, że w Krajowym Rejestrze Długów jest 500 000 tys. zł, jeżeli chodzi o firmy transportowe.

Jeżeli popatrzymy na inne wskaźniki ekonomiczne, które są dosyć istotne, to mamy taki współczynnik, jak wartość wskaźnika ogólnego zadłużenia. W ekonomii przyjmuje się, że ten wskaźnik powinien kształtować się pomiędzy 0,57 do 0,67. Natomiast w transporcie wynosi on 0,68. Jest to granica opłacalności wykonywanych przewozów. Jeżeli chodzi o rentowność wykonywanych przewozów, to jest na poziomie od 1 do 3%. Średnio jest to jeden z kawałkiem procenta rentowności. Widać, że oprócz przedsiębiorstw, które zarabiają i mają dość dobry wynik finansowy, jest znaczna liczba przedsiębiorstw, które są pod kreską. Z jednej strony wspaniale funkcjonujemy, bo przejęliśmy ten rynek. Z drugiej strony jest tzw. krucha równowaga, którą łatwo naruszyć, a na to nakładają się problemy.

Nie będę mówił o konkretnych sprawach, o szkolnictwie, PKS, czy innych historiach. Powiem co jest dla mnie ważne z punktu widzenia szefa organizacji pracodawców i moich członków. Brak polityki dla transportu drogowego, która umiejscowiłaby ten transport drogowy w wizji całej polskiej gospodarki, która mówiłaby, co państwo z tym robi i czy ma zamiar chronić miejsca pracy lub pozostawia to, aby było to swobodnie kształtowane przez obcych. Czytaj, że kształtowane przez Niemcy, Francję i Komisję Europejską. Jeżeli nie będziemy mieli polityki transportowej odnoszącej się do transportu drogowego, to państwo oddaje walkowerem jedyną dziedzinę naszej gospodarki, która w masowej skali zdobywa przewagę konkurencyjną na zachodzie Europy. Nie jest to kwestia tylko i wyłącznie przedsiębiorców. Jest 32 tys. firm wykonujących międzynarodowy transport drogowy. Jest to ponad 500 tys. osób, które w sposób bezpośredni lub pośredni żyją z transportu drogowego. Mam trochę dokładniejsze dane, bo 10% PKB to cały transport, łącznie z transportem takim, jak kolejki linowe. Transport drogowy odpowiada za 6,6% PKB. To jest naprawdę dużo. To odpowiada za eksport i import oraz w ogóle stanowi krwiobieg naszej gospodarki. Chcę podkreślić, że koszty transportu z punktu widzenia logistyki, to jest 11% wartości towaru końcowego w sklepie. Wszystkie zaburzenia na rynku transportowym odbijają się bezpośrednio na obywatelach i konsumentach, poczynając od małych dzieci, po rencistów. Jest to brak polityki transportowej.

Jeżeli chodzi o bariery, to zostało powiedziane o kwestiach wprowadzenia płacy minimalnej oraz innych przepisów w Unii Europejskiej. Problem jest bardziej skomplikowany. Jest to dyrektywa o delegowaniu i rewizja nowej dyrektywy o delegowaniu. Chciałbym tutaj oświadczyć w imieniu swoich członków, że nie stanowi dla nas aż takiego problemu sama kwestia płacy dla kierowców. W tej chwili nie mamy kierowców i musimy o nich konkurować. Musimy starać się im płacić jak najwięcej. Szanowni państwo, problemem jest to, że biurokratyczne obowiązki informacyjne, jak np. ustanowienie pełnomocnika we Francji dla firmy, która ma np. jeden samochód i jeździ szwagier z właścicielem. To praktycznie uniemożliwia wykonywanie transportu drogowego. Dalej jest kwestia braku ekwiwalentności płacy. Gdyby przewoźnik jeździł na stałe do jednego państwa i musiał się tam rozliczać, to można umowę o pracę w jakiś sposób dostosować. Kierowca w czasie najkrótszego okresu rozliczeniowego może być nawet w kilku lub kilkunastu państwach. Jak dostosować umowę o pracę, gdzie są różne składniki wynagrodzenia, różne dodatki, w różny sposób są liczone, żeby w ogóle się w tym połapać. Tak naprawdę to jest problem. W tej chwili związki zawodowe mówią, bo wy nie chcecie płacić kierowcom. To nie polega na zapłacie, bo co do płacy możemy się umówić. Tak naprawdę biuro-

kratyczne obowiązki informacyjne i brak ekwiwalentność uniemożliwiają wykonywanie transportu drogowego.

Jeżeli chodzi o bariery, to koledzy powiedzieli o prawie pracy. W tej chwili w Trybunale Konstytucyjnym jest kwestia ryczałtów. Sądzę, że istnieje duże prawdopodobieństwo, że one się nie ostaną. Od 2014 r. władze, bo to zaczęło się kilka lat temu, ale główny okres przypada na poprzednią koalicję, przespały ten okres, aby to uregulować. Nie zapomnę deklaracji osób, które także na tej sali, że uregulujemy ten problem. W tej chwili zostało to odłożone ad Kalendas Graecas, na zasadzie dogadajcie się ze związkami zawodowymi. Ciekawe, kto z kim, bo na 130 tys. wszystkich firm z branży transportowej w organizacjach jest może 6 lub 7 tys. pracowników. Związki pracodawców zatrudniają jeszcze mniej, bo głównie to stowarzyszenia skupiają pracowników.

Jeżeli chodzi o inne kwestie, które stanowią bariery administracyjne, nie chciałbym tego wszystkiego wymieniać, bo jest to kwestia rozmów dwustronnych pomiędzy rządem, administracją, a nami. Niemniej jednak tych problemów jest bardzo dużo. Jeżeli nie podejdziemy do tego w poważny sposób i nie będziemy po kolei tego załatwiać, rozwój ulegnie zahamowaniu i będziemy zmuszeni zwalniać pracowników. Chcemy, żeby była jasność. Odbije się to przede wszystkim na małych firmach. Duże i silne kapitałowo firmy przekształcą się w centra logistyczne lub się przebranżowią. Stracą na tym przede wszystkim pracownicy. Szkoda, że w tej debacie nie uczestniczą przedstawiciele związków zawodowych, bo szanuję ich głos. Oni zapominają o jednej rzeczy. Poprzez sojusz ze związkami zawodowymi z Zachodu walczą o miejsca pracy, ale nie polskie, tylko walczą o odzyskanie przez zachodnich pracowników miejsc pracy. Jest to zresztą iluzoryczne. Szacuje się, że w samych Niemczech będzie brakowało ok. 100 tys. kierowców. Jest to tak naprawdę bariera dla gospodarki.

Na sam koniec powiem o problemie, który przytoczyli koledzy: Litwiński i Wilk. Chodzi o 11,5 tony. Chciałem państwu zwrócić uwagę, że nie jest to problem przewoźnika, bo dostanie karę, że jedzie z tym, czy z tamtym i ma przeważoną ośkę. To jest tak naprawdę problem polskiej gospodarki. Jako przykład podam terminale kolejowe. W Polsce jest ich ponad 30. Do żadnego z nich nie prowadzi droga o nośności 11,5 tony. Przeważnie są to drogi 8 ton. Stawiam tezę, że transport kontenerów odbywa się nielegalnie. To samo mogę wskazać, jeżeli chodzi o porty i wiele innych obiektów. Tak naprawdę jest to interes gospodarki, czyli uwolnienie dróg, żebyśmy mogli legalnie wykonywać dostawy towarów, aby nasi partnerzy, jak centra logistyczne, terminale kolejowe, morskie mogły w sensowny sposób dyskutować. To jest także kwestia interesów naszych eksporterów. Załóżmy, że nadal mamy sprawną i efektywną służbę kontroli, a ja twierdzę, że mamy najmniej efektywną służbę kontroli w całej Europie. Kolegów z inspekcji już nie ma. Widocznie nie byli ciekawi. A to przepraszam bardzo… Gdyby służba działała w prawidłowy sposób, to w tym momencie nie ma eksportu. Chcę wytłumaczyć, że ciągnik siodłowy, żeby miał nośność 8 ton, to trzeba go załadować 40 do 50% wykorzystania przestrzeni ładunkowej. Zamiast jednego pojazdu jeżdżą dwa pojazdy. Proszę zobaczyć, jak to przekłada się na ochronę środowiska naturalnego i wiele innych czynników. Nie chcę o tym już dalej mówić. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję. Szanowni państwo, myślę, że w wystarczającym stopniu Komisja zapoznała się z głosem strony społecznej. Mam tylko jedną osobę na liście i chciałbym zamknąć listę mówców. Zgłosił się jeszcze pan Andrzej Olechnicki. Jeżeli państwo pozwolicie, to zamknę w tym momencie listę mówców i po dyskusji oddam głos panu dyrektorowi.

Wiceprezydent Związku Zawodowego Maszynistów Sławomir Centkowski:

Przepraszam panie przewodniczący, ale na tej sali nie jest tylko transport kołowy. Jest również kolej. Chciałem poruszyć inny temat, innej branży, jakby trochę dla higieny umysłowej.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Przepraszam, ale nie do końca rozumiem. Rozmawiamy o transporcie kołowym, a pan reprezentuje?

Wiceprezydent ZZM Sławomir Centkowski:

Mówimy o bezpieczeństwie w transporcie, a to bezpieczeństwo nie dotyczy tylko transportu kołowego, ale również transportu kolejowego.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Jeżeli ma to wnieść nowy akcent do naszej dyskusji, to jako ostatniemu oddam panu głos. W ten sposób zamykam listę mówców. Proszę bardzo, pan Olechnicki. Bardzo przepraszam, ale w tej chwili głos zabierze pan Olechnicki, a później pan.

Wiceprezes Ogólnopolskiego Związku Pracodawców Transportu Drogowego Andrzej Olechnicki:

Panie przewodniczący, moje nazwisko Andrzej Olechnicki. Jestem przedsiębiorcą i reprezentuję OZPTD. Proszę państwa, usłyszeliśmy szereg odpowiedzi, które określają nasz problem jako tak złożony, że trudny do ogarnięcia na jednym spotkaniu. Trzeba byłoby się ustosunkować do niektórych wypowiedzi i uzupełnić je. Jeżeli chodzi o kwestie, które spotkały nas we Francji, a chodzi o Calais, to możemy powiedzieć jedno. Służby dyplomatyczne nie zdały egzaminu pod żadnym względem. Trzeba to jasno i wyraźnie powiedzieć. Nasz ambasador i szanowni konsulowie nie spełnili swojej roli. To trzeba jasno i wyraźnie podkreślić. Dali plamę i za to trzeba ich rozliczyć.

Kwestia 11,5 tony. Zwracam się do pana dyrektora Departamentu Transportu. Macie państwo u siebie na biurku dwie ekspertyzy wykonane przez fachowców, że można jeździć po drogach 12,5 tonowych obciążaniem i nie będziemy niszczyć tych dróg. W tym względzie nic się nie dzieje.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo.

Wiceprezes OZPTD Andrzej Olechnicki:

Chciałem powiedzieć jeszcze jedną rzecz.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dobrze, jeszcze jedna rzecz.

Wiceprezes OZPTD Andrzej Olechnicki:

Jest to kwestia patologii, o której powiedział jeden z posłów, który mówił o wspomagaczach użytkowania pojazdu bez rejestracji czasu pracy. Proszę państwa, patologii mamy mnóstwo. Wystarczy spojrzeć na Warszawę. Na dzień dzisiejszy rozczłonkowaliśmy służby kontrolne w taki sposób, że nie są one w stanie opanować patologii, które rozwijają się w sposób gwałtowny. To jest kwestia pojazdów 3,5 tonowych, które karze się mandatem 500 zł, a on przekracza swoją ładowność o 100%. Pojazd prowadzony jest przez człowieka, który nie ma uprawnień do prowadzenia takich pojazdów. Z tym państwo zupełnie sobie nie radzicie.

Jeżeli chodzi o Warszawę, to jeździ tu samych taksówek, które nie płacą podatków dla Skarbu Państwa, ponad 2500. Nikt nie może sobie z tym poradzić. Jeżeli w samej Warszawie jest 20 korporacji taksówkowych, które dokonują przewozów i nikt ich nie rozlicza, to jest patologia. Jeżeli bierzemy pod uwagę Inspekcję Transportu Drogowego, która próbuje lepiej traktować naszych przedsiębiorców, przygotowane ustawy nie są do przyjęcia. Mili państwo, za chwilę wchodzi ustawa, rozporządzenie 403 Unii Europejskiej. Nawet nie próbujemy się do tego dostosować. Przygotowujemy ustawy, które w tym momencie nie są do przyjęcia. Na te rzeczy należy zwrócić bardzo mocno uwagę. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Wszystkie trzy punkty naszej dyskusji dotyczą transportu drogowego, ale przyjmując to, że nieprecyzyjnie sprecyzowaliśmy punkt drugi. Stąd prawdopodobnie pana głos o transporcie kolejowym. Gdybym mógł prosić o skrócenie wypowiedzi, bo tak naprawdę dyskutujemy o transporcie drogowym. Nie mamy ministra odpowiedzialnego za kolej. Pana głos będzie skierowany do nas, posłów. Jeżeli będzie to krótko, to bardzo proszę przedstawić swoje stanowisko.

Wiceprezydent ZZM Sławomir Centkowski:

Panie przewodniczący, bardzo krótko. Sławomir Centkowski, Związek Zawodowy Maszynistów. Panie przewodniczący, szanowni państwo, głos jest również głosem do pań i panów posłów. Bardzo dużo mówiliście państwo o różnego rodzaju patologiach i problemach. Niestety transport kolejowy wpisuje się w pewien element strategii bezpieczeństwa. Otóż, jak zrozumiałem, gro problemów kierowców wynika z ustawy o przestrzeganiu czasu pracy, gdzie unormowano kwestie czasu pracy dla kierowców. Osobiście uważam, że każdy człowiek ma prawo do odpoczynku i do bezpiecznej pracy. Szanowni państwo, niestety, ale ta kwestia nie jest uregulowana na kolei. Maszynista w świetle prawa może pracować 24 godziny na dobę. Mamy przypadki, że maszynista pracował 36 godzin. Dlatego pozwoliłem sobie wnieść na posiedzeniu Komisji Infrastruktury ten temat. Od 2 lat leży gotowa ustawa na temat warunków zatrudnienia i czasie pracy maszynisty. Od 2 lat nie możemy upomnieć się, żeby ta ustawa została wprowadzona. Powiem tylko, że nadal na polskiej kolei urządzenia zabezpieczenia działają na zasadzie nieomylności maszynisty.

Są to urządzenia, które nie wykluczą błędu człowieka. Jeżeli człowiek popełni błąd, to urządzenie, które steruje ruchem nie jest w stanie wykluczyć nieświadomego działania, błędu maszynisty. Przy tej skali zagrożeń, a ciągle one powstają i ratujemy się, żeby nie dochodziło do katastrofy, mamy ułomne prawo, które w literze Kodeksu pracy nie zabezpiecza i nie daje pewności, że maszynista pracował 12 godzin, a nie dłużej. Uregulowane jest to w spółkach kolejowych. W zakładowych układach pracy są te regulacje. Niemniej jednak należy pamiętać, że po polskich torach jeżdżą różni przewoźnicy, a u tych przewoźników czas pracy to 24 godziny i dłużej. Bardzo prosiłbym przedstawicieli Komisji Infrastruktury, żeby wrócili do tematu i żeby zrobić w końcu porządek w czasie pracy maszynistów na polskich torach. Dziękuję bardzo. Przepraszam, że tak długo.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Zamykam dyskusję. Jako ostatni głos zabierze pan dyrektor. Proszę o ustosunkowanie się do pytań, ale w większości były to postulaty, które państwo skierowaliście. Myślę, że będzie o tyle trudniej panu dyrektorowi.

Dyrektor Departamentu Transportu Drogowego MIiB Bogdan Oleksiak:

Dziękuję bardzo panie przewodniczący. Nazywam się Bogdan Oleksiak. Jestem dyrektorem Departamentu Transportu Drogowego. Większość pytań wiąże się ze współpracą międzynarodową i tym co robi ministerstwo. Mogę powiedzieć, co ministerstwo zrobiło. Jestem powołany od marca, ale w ministerstwie udało się wiele zrobić. Mam nadzieję, że uda się więcej. Odniosę się po kolei do poszczególnych pytań panów posłów. Pytania dotyczyły głównie transportów międzynarodowych oraz wprowadzenia przez Niemcy i Francję odpowiednich przepisów, które ograniczają pewne swobody przewozów przez polskich przedsiębiorców. To prawda, że nowe przepisy, w szczególności francuskie, bo niemieckie były wprowadzone wcześniej, ale wprowadziły wymóg stosowania francuskiej płacy minimalnej, który w 2016 r. wynosi 9,67 euro za godzinę. Obowiązuje to podczas wykonywania pracy na terytorium Francji. Ma to zastosowanie do przedsiębiorców zagranicznych właściwe dla branży transportu drogowego.

Jeżeli chodzi o wymagania, które wprowadzono, jest ich wiele. Nie będę o tym wspominał. Co zrobił polski rząd, bo to chyba państwa najbardziej interesuje? Co zrobiliśmy dla polskich przewoźników? Zarówno Francja, jak i Niemcy są wiodący w Unii Europejskiej. To, co można było zrobić to przenieść całą dyskusję na forum europejskie. Tak też poprzez Ministerstwo Infrastruktury zrobiono. Próbowaliśmy nadać sprawie jak najszerszy charakter. Z inicjatywy ministra infrastruktury pana Adamczyka w dniu 7 czerwca na formacie A4 Grupy Wyszehradzkiej Polska przekazała wspólne pismo do komisarza transportu UE pani Bulc, w którym sprzeciwialiśmy się wprowadzeniu francuskich i niemieckich przepisów i podjęciu działań przeciwko fragmentaryzacji rynku transportowego w UE. Twierdzimy, że nie taka była umowa przystępując o UE, żeby ograniczać swobodę przepływu i działania przedsiębiorców.

Jeżeli chodzi o działania ministerstwa, chciałbym po kolei podkreślić, że w ramach szczytu ministrów Międzynarodowego Forum Transportowego w dniach 18-20 maja

2016 r. w Lipsku polska delegacja wskazywała na negatywne dla Polski i wielu państwa Europy środkowowschodniej skutki wprowadzenia w Niemczech i Francji rozwiązań łamiących zasady swobody wykonywania usług transportowych. Wystąpienie w Lipsku spotkało się z bardzo szerokim zainteresowaniem i uzyskało poparcie ze strony wielu delegacji, szczególnie państw Grupy Wyszehradzkiej, Wielkiej Brytanii i innych państw, które zainteresowały się tym problemem. W dniu 7 czerwca bieżącego roku w ramach Rady ds. transportu, telekomunikacji i energii w Luksemburgu i podczas spotkania unijnych ministrów, minister Adamczyk wystąpił w sprawie ustawy Macrona. Wyraził stanowisko, że przepisy wprowadzone we Francji, jak również w Niemczech dzielą unijny rynek transportowy nakładając na przewoźników biurokratyczne wymogi.

W dniu 9 czerwca 2016 r. w Brukseli w Stałym Przedstawicielstwie Francji przy Unii Europejskiej odbywała się konferencja z udziałem przedstawicieli większości zainteresowanych państw, w tym przy udziale reprezentacji Polski. Strona francuska zapoznała wszystkich z przepisami wdrożenia ustawy Macrona. Natomiast, polska delegacja wystosowała wniosek ze strony Ministerstwa Infrastruktury do strony francuskiej, aby wymagane przepisy zastępowały indywidualny numer przedsiębiorcy, który nadawany jest w ramach Rejestru Elektronicznego Przedsiębiorców Transportu Drogowego zwany KREPTD. We francuskim świadczeniu o delegowaniu uzyskano zgodę strony francuskiej na zastąpienie tego numeru, ponieważ Polska nie jest jeszcze gotowa do rejestru elektronicznego. To wynika z rozporządzenia 1071/2009. Jest zastąpienie tego obowiązku numerem licencji wspólnotowej. Strona francuska przyjęła propozycję. Polscy przedsiębiorcy mogą wjeżdżać i wpisywać numer licencji, co zastępuje przepis, który wynikał z obowiązku rozporządzenia 1071. Polska do dzisiaj tego rejestru nie wprowadziła.

Kolejne działanie Ministerstwa Infrastruktury, to minister Adamczyk podjął sprawę płacy minimalnej i osobiście rozmawiał z panią komisarz Bulc w dniu 21 czerwca 2016 r. w Rotterdamie. Następnie minister Adamczyk skierował pismo do szefa MSZ pana Waszczykowskiego oraz ministra rozwoju pana Morawieckiego, aby połączyć siły i przy współudziale innych resortów wypracować rozwiązanie w tym zakresie, aby było korzystne dla branży transportowej. Następnie, w dniu 7 lipca 2016 r. minister infrastruktury skierował apel o zawieszenie stosowania ustawy Marcona do przewozów drogowych. Było to zawarte w piśmie do pani Royal, czyli ministra środowiska, energii i gospodarki morskiej we Francji. Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa konsekwentnie dąży do zmiany obecnej sytuacji dla polskiej branży transporty drogowego w UE. Wspólne działania połączone z innymi zainteresowanymi państwami przynoszą efekt.

Co do następnego pytania, to ważne jest, aby mówić o dyrektywie 96/71. Są to przepisy mówiące o wyraźnym sprzeciwie Polski, aby przepisy określone w tej dyrektywie obejmowały również transport drogowy. Stanowisko Polski jest takie, że przepisy te nie powinny mieć zastosowania dla pracowników transportu drogowego. To są inicjatywy na forum UE w tym zakresie. Myślę, że są one szerokie i bardzo konkretne.

Jeżeli chodzi o sprawę kierowców, która była poruszana, to oczywiście nie tylko my borykamy się z problemem braku kierowców na rynku transportowym. Szacowano i przeliczono, że w Niemczech w ciągu najbliższych 10 lat na terenie UE będzie brakowało ok. 150 tys. kierowców. To nie jest tylko nasz problem, ale i wszystkich krajów UE. Prowadzimy działania, aby zachęcić młodych ludzi i stworzyć warunki, aby kształcili się w tym kierunku. Chciałbym zwrócić się do przedsiębiorców, że to nie jest zależne od warunków, jakie stwarza państwo. Oczywiście to też jest bardzo ważne, ale ważne też jest, aby przedsiębiorcy zachęcili kierowców, młodych ludzi do tego, żeby chcieli pracować w tym zawodzie. Samo państwo w tym zakresie nie wszystko rozwiąże.

Jeżeli chodzi o ATP, bo takie było pytanie, to są tylko dwie jednostki i dlaczego tylko dwie. Jest to Centralny Ośrodek Chłodnictwa w Krakowie i Politechnika Poznańska. Dlatego tylko dwie, że te instytucje uzyskały odpowiednie warunki i spełniły wymagania, aby takie badania prowadzić i wydawać certyfikaty. Jeżeli inne jednostki zgłosiłyby się do ministra infrastruktury, aby prowadzić takie badania i spełnią wymagania, to nic nie stoi na przeszkodzie, żeby danym jednostkom wydać uprawnienia. To jest sprawa ATP.

Przyszedł pan minister, za chwilę oddam mu głos. Panie ministrze, czy mogę kontynuować? Dziękuję. To była ważna sprawa dla przewoźników. Jeżeli chodzi o system

nadzoru nad wykorzystaniem zezwoleń i prowadzenia kontroli w kwestii liczby zezwoleń, w szczególności przez przewoźników innych państw. Problem polega na tym, że ciężarówki nie wjeżdżają tylko od strony wschodu, gdzie można uszczelnić granicę, tylko wjeżdżają na terytorium UE od strony terytorium innych państw. Dopóki nie będziemy mieli zintegrowanego systemu elektronicznego, który będzie mógł zweryfikować przewóz tych ładunków i ciężarówek przez nasz kraj, trudno będzie podjąć działania, jakie prowadzi inspekcja. Nie robi ich mało, ale są to działania incydentalne. Są to działania prowadzone przez tydzień, a za tydzień ciężarówki wracają na trasy i nie zawsze odbywa się to zgodnie z przepisami. Dlatego, jak najbardziej rozumiem inicjatywę ze strony przewoźników z okolic Augustowa. Ten głos jest brany bardzo poważnie pod uwagę. Przykładem jest to, że po spotkaniu, które odbyło się z przewoźnikami z Augustowa i Suwałk zorganizowaliśmy spotkanie z Ministerstwem Finansów.

Należy rozmawiać na temat systemu, który jest proponowany nie tylko przez Ministerstwo Infrastruktury, a także przez Ministerstwo Finansów, czyli celników i należy włączyć do tego inne służby. Ministerstwo Finansów zaproponowało rozwiązania i bardzo poważnie potraktowało problem. Też mają problem z przepływem i monitoringiem przepływu towarów i pojazdów. Rozpoczęły się prace nad tym. Bierzemy pod uwagę głos przewoźników, gdzie zaproponowano pewne rozwiązania informatyczne. Jeżeli się uda, to na pewno będziemy informowali na bieżąco pana przewodniczącego, Wysoką Komisję i szanownych państwa w tych sprawach. To chyba byłoby wszystko.

Jeszcze chciałem dodać, że Ministerstwo Infrastruktury podejmuje inicjatywy dodatkowych rynków, poza tymi, które były omawiane. Trudno powiedzieć, czy przyniesie to efekt dla przedsiębiorców, ale na pewno chcemy stworzyć możliwości. Zaraz po spotkaniu organizowanym przez ZMPD z Iranem, bo było zapotrzebowanie na ten kierunek, wystąpiliśmy do strony irańskiej, aby zorganizować Komisję mieszaną, której nie było długo i wymienić się informacjami oraz być może podjąć działania. Odezwał się także Irak, żeby było spotkanie z ambasadorem Iraku, który jest zainteresowany współpracą. Dziękuję panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję panie dyrektorze. Myślę, że na sam koniec naszej debaty w pierwszych dwóch punktach pana ministra Jerzego Szmita, który szczęśliwie do nas powrócił, być może puentując na zakończenie, przywołać z godzin rannych wystąpienie ministra Błaszczaka, który wystąpił do swojego francuskiego kolegi w sprawie trudności w Calais.

Podsekretarz stanu w MIiB Jerzy Szmit:

Panie przewodniczący, nie podejmuję się oceniać, ani streszczać dyskusji, w której nie uczestniczyłem. Mam informację dla wszystkich państwa, że pan Mariusz Błaszczak, minister spraw wewnętrznych i administracji wystosował list do ministra spraw wewnętrznych Republiki Francuskiej, w którym przedstawia głębokie zaniepokojenie rządu RP tym, co dzieje się w Calais w stosunku do naszych przewoźników i kierowców. Jest to jednoznaczne wezwanie do podjęcia skutecznych działań, żeby przeciwdziałać tym praktykom. Myślę, że będziemy mieli te działania na wielu polach. Jest MSW. My, jako Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa, przedstawiałem państwu na początku spotkania działania, które będziemy podejmować, żeby zażegnać poważne problemy, które tam występują.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję panie ministrze. Zamykam punkt pierwszy i drugi naszej debaty. Przechodzimy do punktu trzeciego. W zasadzie o tym problemie podjęliśmy dyskusję. Musimy wysłuchać wniosku pana posła, którego proszę o zabranie głosu. Proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (N):

Dziękuję panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, panie ministrze, wydaje mi się, że informacje, które zostały udzielone w jakiś sposób dotykały tematu, który był przedmiotem naszego wniosku. Podtrzymuję wniosek i proszę o przedstawienie tej informacji na forum Wysokiej Izby.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Myślę, że wzięliśmy udział w tej debacie. Wysłuchaliśmy wielu opinii i stanowisk, ale wniosek pana posła jest dla nas świętością. Musimy go przegłosować. Chyba, że są inne wnioski.

Poseł Bogdan Rzońca (PiS):

Zgłaszam wniosek o negatywne zaopiniowanie wniosku.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy są inne głosy? Jeżeli nie, to zamykam dyskusję w tym punkcie i przechodzimy do głosowania. Wypada przegłosować wniosek pana posła.

Kto z pań i panów posłów jest za pozytywnym rozstrzygnięciem, tzn. naszą opinią Komisji o skierowanie tego punktu do debaty w Wysokiej Izbie? Kto z pań i panów posłów jest za tym wnioskiem proszę o podniesienie ręki? Dziękuję bardzo. Kto jest przeciw? Dziękuję bardzo. Kto się wstrzymał? Proszę o podanie wyników.

Sekretarz Komisji Marcin Mykietyński:

Za 1 głos, 11 przeciw i 1 poseł wstrzymał się od głosu.

Przewodniczący poseł Grzegorz Schreiber (PiS):

Dziękuję uprzejmie. Zatem stwierdzam, że Komisja odrzuciła powyższy wniosek i zaopiniowała go negatywnie. Jako Komisja zajmiemy tego typu stanowisko. Myślę, że nie ma potrzeby odczytywania tego stanowiska. Przekażmy do Marszałka Sejmu. To jest oczywiście opinia. Z tą opinią może postąpić różnie. Może jej nie wysłuchać lub wysłuchać. Myślę, że informując marszałka o tym, że przeprowadziliśmy debatę na posiedzeniu Komisji i prezentując nasze stanowisko, ułatwimy mu decyzję w tej sprawie. W ten sposób dziękuję serdecznie i zamykam posiedzenie Komisji.